

EC 261/2004 규칙의 역외적용과 연결운항의 의미 - 2018년 EU사법재판소 Claudia Wegener v. Royal Air Maroc SA 판결의 평석 -

서지민*

목 차

- I. 머리말
- II. 판결의 개요
 - 1. 사실관계
 - 2. 판결요지
- III. 판결의 검토
 - 1. 논점
 - 2. EC 261/2004 규칙의 적용범위와 역외적용
 - 3. EC 261/2004 규칙상 연결운항의 의미
- IV. 맺음말

* 부산대학교 무역학부 조교수 (E-Mail : jmsur2020@pusan.ac.kr).

I. 머리말

항공여객운송관계에서 항공운송인과 여객 간에 가장 빈발하는 보상 문제 중 하나로는 항공기 연착 또는 운항지연(delay of flight)의 문제이다. 반도국가라기 보다는 사실상 섬나라와 같은 지리적 특성을 갖는 우리나라의 경우에는 국내항공여객운송에 비해 국제여객운송의 경우에 이러한 운항지연의 문제가 빈발하고 있는 실정이다.

한편 EU 같은 경우에는 국경이 고도로 밀접하게 연결되어 있고, 다수의 국가가 단일 경제지역이라는 공동체에 묶여 있다는 점에서, EU 역내 항공운송관계에서의 운항지연 빈도가 우리나라와는 비교가 불가능할 정도로 많이 발생하고 있다. 국제적으로 이러한 운항지연의 문제가 빈번하게 논의되는 지역은 EU인데, 이는 EU 역내에 다양한 국경선이 존재하며 관광산업이 세계에서 가장 활발하다는 점에서 그러하다.¹⁾ 또한 EU 역내의 항공 산업 역시 고도로 발전되어 있어, 그 발생 가능성 측면에서도 거의 세계 최고 수준에 이른다.²⁾

EU에서는 이미 항공기 운항지연과 관련한 수많은 분쟁과 사례들이 축적되어 있는데, 그 중심적인 법적용의 체제로서는 EU 역내를 규율하는 다양한 EU항공규칙들이다. 운항지연과 관련하여 특히 대표적인 것으로는 ‘항공기의 탑승거부, 운항취소, 운항지연 등을 이유로 한 항공여객의 보상에 관한 EC 261/2004 규칙’(Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004, 이하 ‘EC 261/2004 규칙’)³⁾이 있는데, 이는 EU사법재판소(Court of Justice of the European Union, ECJ) 판결들과 함께 EU항공여객운송법상 운항지연 법리를 선도적으로 형성하고 있는 주요한 법규 체제라 할 수 있다.

항공기의 운항지연에 관한 EC 261/2004 규칙의 적용과 관련해서는 매년 EU

-
- 1) 서지민, “항공여객운송에서 운항지연의 범위와 보상청구권 - 2013년 EU사법재판소 *Air France SA v. Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts* 판결을 중심으로”, 「항공우주정책·법학회지」 제34권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2019, 212면.
 - 2) Paul Stephen Dempsey, *European Aviation Law*, Kluwer Law International, 2004, at 149.
 - 3) Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of *denied boarding and of cancellation or long delay of flights*, and repealing Regulation (EEC) No 295/91.

사법재판소를 통해서 새로운 판결들이 제시되고 있다. 이중 최근 제시된 판례 중, *Claudia Wegener v. Royal Air Maroc SA*⁴⁾ 판결(이하 ‘*Wegener* 판결’이라 한다)을 주목할 만하다. *Wegener* 판결은 항공기 운항지연과 관련한 리딩 케이스 중 하나인 2013년 EU사법재판소의 *Air France SA v. Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts*⁵⁾ 판결(이하 ‘*Folkerts* 판결’이라 한다)과 유사한 사실관계를 갖고 있는 판례로서, 항공기 운항지연과 관련한 연결운항의 의미와 EC 261/2004 규칙의 역외적용 등이 구체적으로 다루어진 사건이다.

Wegener 판결은 연결운항의 의미를 처음으로 제시하였다는 점과 EC 261/2004 규칙의 역외적용 역시 최초로 판단하였다는 점에서 상당한 주목을 받은 판결인데, 아직 국내에서는 연구된 바가 없는 것으로 생각된다. 이에 본 논문에서는 2018년의 *Wegener* 판결을 분석하여, 항공지연 문제에 관한 해석상 참고자료로 활용하고자 한다.⁶⁾

이하에서는 먼저 *Wegener* 판결의 사실관계를 정리하고 EU사법재판소의 판결 요지를 살펴본다(II). 이후, 연결항공편의 현저한 지연과 그와 관련한 여객의 보상청구권으로 논점을 나누어 EU여객보상규칙의 제규정들을 적용 검토해 본 후, *Wegener* 판결을 구체적으로 분석해 본다. 이후, *Wegener* 판결의 취지와 항공여객운송실무상의 시사점 등을 생각해 보고자 한다(III).

-
- 4) [2018] ECLI:EU:C:2018:361, Case C-537/17 [hereinafter ‘*Wegener*, Case C-537/17’].
- 5) [2013] ECLI:EU:C:2013:106, Case C-11/11 [hereinafter ‘*Folkerts*, Case C-11/11’]. 이 판결에 관한 국내 선행연구로는 서지민, 앞의 논문, 211-236면; 이창재, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권: EU 및 프랑스 판례를 중심으로”, 『항공우주정책·법학회지』 제30권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2015, 256-259면 등이 있다. 해외의 평석 자료는 상당히 많은데, 대표적인 것들로는 Vincent Correia and Noura Rouissi, “Global, Regional and National Air Passenger Rights - Does the Patchwork Work”, *Air and Space Law*, Vol. 40, Issue 2, 2015, at 123-146; E.C.R., “Air France v Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts”, *Reports of Cases before the Court of Justice and the Court of First Instance*, Vol. 2013-2, at 1-10; Andrew Harrington, “EC 261/2004 and European Commission Reform: A Long and Winding Road to Clarification”, *German Journal of Air and Space Law*, Vol. 62, Issue 4, 2013, at 620-647; Daniel Nicola-Gheorghiu, “CJUE Preliminary Procedure Rulings Record - Year 2013”, *EuRoQuod*, Vol. 2017, Issue 4, 2017, at 533-686 등이 있다.
- 6) *Wegener* 판결에 대한 외국의 평석 자료로는 Charlotte Thijssen and Dries Deschuttere, “CJEU Extraterritorial Airways: A Critical Analysis of the Judgment of the Court of Justice of the European Union in the Wegener Case,” *Air and Space Law*, Vol. 43, Issue 6, 2018, at 609-618 정도가 있다.

II. 판결의 개요

1. 사실관계

Claudia Wegener(이하 ‘원고’라 한다)는 독일 베를린을 출발하여, 모로코의 카사블랑카(Casablanca)를 경유한 후, 모로코 내의 아가디르(Agadir)를 목적지로 하는 Royal Air Maroc(이하 ‘피고항공사’라 한다)가 여객항공권(이하 ‘본건 항공권’이라 한다)을 예약하였다. 본 항공권에 따르면, 먼저 모로코 카사블랑카에 도착 후, 피고항공사의 다른 항공기 편으로 환승하여 아가디르까지 가는 여정으로, 단일 여객항공권으로 발급되었다.⁸⁾

원고는 적정 시간에 베를린 공항에 도착하여 카사블랑카행 피고항공사의 항공기에 탑승하였으나, 해당 항공편이 지연 출발하였다.⁹⁾ 원고는 카사블랑카 공항에 가까스로 도착할 수 있었고,¹⁰⁾ 카사블랑카 공항의 탑승수속 카운터에서 자신의 여객항공권을 제시하며, 카사블랑카로부터 아가디르까지의 연결항공편 탑승 가능 여부를 문의하였다. 그러나 피고항공사는 원고의 탑승을 거부하고, 원고의 탑승좌석이 다른 승객으로 재설정되었다고 통보하였다. 결국 원고는 피고항공사의 다른 항공편에 탑승하여 아가디르에 도착하였는데, 원래의 도착예정 시각으로부터 4시간 지연된 것이었다.¹¹⁾

이후, 원고는 피고항공사를 상대로 EC 261/2004에 근거하여 운항지연으로 금전보상청구를 제기하였으나, 피고항공사는 본 사안은 모로코 카사블랑카에서 아가디르까지로 가는 여정에 관한 것이므로, EC 261/2004 규칙이 적용될 여지가 없음을 이유로 보상을 거부하였다. 결국 원고는 독일 지방법원에 운항지연으로 인한 보상청구의 소를 제기하였다.¹²⁾

7) Royal Air Maroc사는 EU 역내의 등록 항공사가 아니다.

8) *Wegener*, Case C-537/17, at para. 5.

9) 판결문상으로는 정확한 지연 일자와 시간이 언급되지 않았다.

10) 판결문상 원고가 카사블랑카에 예정시각에 도착하였는지 아니면 도착지연이 발생하였는지는 명시되지 않고 있다. 다만 카사블랑카에 지연도착하였다는 문구가 없으므로, 피고항공사에서 베를린에서의 출발지연을 원인으로 원고의 좌석을 재설정된 것으로 보인다.

11) *Wegener*, Case C-537/17, at para. 6.

2. 판결요지

2.1. 독일 법원의 판단

독일의 베를린 지방법원(Landgericht Berlin)은 본 사안의 적용기준 및 EC 261/2004 규칙의 적용에 관한 선결 판단(a preliminary ruling)을 이유로, 소송절차를 중지하고, EU사법재판소에 해당 문제에 대한 다음과 같은 법리 해석을 요청하였다.¹³⁾

EU 역외 지역에서 항공기 환승이 있는 항공운송인의 운항은 EC 261/2004 규칙 제3조 제1항 (a)에서 의미하는 운항에 해당하는가?

2.2. EU사법재판소

EU 역내 적용의 각종 규범에 대한 해석의 최종 판단 여부는 EU사법재판소 관할에 속한다. 본 사안의 독일 법원이 EU사법재판소에 선결적 판단을 요구한 것은 EC 261/2004 규칙 제3조 제1항 (a)에서 정한 EC 261/2004 규칙의 적용범위에 관한 것으로, 이를 구체적으로 다시 정리하면, ① EU 역내에 있는 연결운항의 경우에도 EC 261/2004 규칙이 적용되는지 여부 및 ② 2번째 항공편의 항공기가 1번째 항공편의 항공기와 다른 경우, EU 역내에서 규율되는 항공기 등록 자격에 영향을 미치는지 여부와 같은 2가지의 쟁점에 관한 것이다.

이에 대해 EU사법재판소의 판단은 다음과 같이 이루어졌다.

첫째, 2개의 항공편으로 이루어진 연결항공운항에서 본래의 출발지점(original departure point)이 EU 역내에 있는 경우라면, 연결항공편의 환승지가 EU 역외에 있다 하더라도 EC 261/2004 규칙이 적용된다.¹⁴⁾

둘째, EC 261/2004 규칙에서 의미하는 연결운항(connecting flight)은 연결되는 모든 항공기가 동일할 필요가 없다.¹⁵⁾

12) *Ibid.* at para. 7.

13) *Ibid.* at para. 8.

14) *Wegener*, Case C-537/17, at paras. 11-12.

15) *Ibid.* at paras. 17-18.

Ⅲ. 판결의 검토

1. 논점

본 사안에서 원고는 독일 베를린에서 출발하여, 모로코의 카사블랑카에서 1회의 환승, 모로코의 아디가르로 도착하는 항공여정에 대한 피고항공사의 항공권을 구입하였다. 베를린에서 카사블랑카까지 항공기 A를 탑승하기로 하였고, 카사블랑카에서 아디가르까지는 항공기 B를 탑승하기로 하였다.

그러나 출발지에서의 지연으로 인해, 환승지에서의 환승노선들을 탑승하지 못했다. 환승지에서 도착지연이 발생한 것인지 피고항공사가 출발지연을 통보 받고 초과예약을 받은 다른 여객에게 탑승권을 부여한 것인지는 정확하지 않으나, 결국 원고는 예정항공기가 아닌 피고항공사가 제공한 다른 항공기 C에 탑승하여, 최종 목적지인 아디가르에 도착하였다. 아디가르 도착시각은 예정시각보다 총 4시간이 지연되었고, 이와 관련한 보상책임의 문제가 발생한 사안이다. 본건 원고의 항공여정을 보다 구체적으로 정리하여 살펴보면 아래 표와 같다.

〈표 1〉 본건 연결 항공권의 예정일정과 지연결과

	항공기	운항 일정	비고
예 정	항공기 A	독일 베를린 (출발지) ↓ 모로코 카사블랑카 (경유, 환승지)	출발지: EU 역내 환승지: EU 역외
	항공기 B	모로코 카사블랑카 (경유, 환승지) ↓ 모로코 아디가르 (도착지)	환승지: EU 역외 도착지: EU 역외
지 연 결 과	항공기 A	독일 베를린 (출발지) ⇒ 출발지연 ↓ 모로코 카사블랑카 (경유, 환승지)	출발지: EU 역내 환승지: EU 역외
	항공기 C (예정 항공기 아님)	모로코 카사블랑카 (경유, 환승지) ⇒ 출발지연 ↓ 모로코 아디가르 (도착지) ⇒ 4시간 도착지연	환승지: EU 역외 도착지: EU 역외

위 표에서 보듯이, 원고는 출발지인 독일 베를린에서 지연하여 이것이 환승지인 카사블랑카에서의 출발지연으로 연결되어, 최종 도착지인 아디가르까지 총 4시간의 도착지연이 발생하였다. 베를린-카사블랑카까지는 항공기 A에 탑승하였고, 카사블랑카-아디가르까지는 원래 예정된 항공기 B가 아닌 피고항공사의 항공기 C에 탑승하게 되었다.

여기서 문제는 환승지가 모로코 소재의 카사블랑카라는 점인데, EU 역외의 지역이라는 점이다. 원고는 피고항공사를 상대로 보상청구를 제기하였지만, 피고항공사는 본 사안의 환승지가 EU 역내가 아니라는 이유를 들어, 보상거부를 주장하였다.

따라서 본 사안의 쟁점은 ① EU 역내에 있는 연결운항의 경우에도 EC 261/2004 규칙이 적용되는지 여부, 만약 적용된다면 ② 2번째 항공편의 항공기가 1번째 항공편의 항공기와 다른 경우, EU 역내에서 규율되는 항공기 등록 자격에 영향을 미치는지 여부이다. 즉, EU 역외 환승지에서의 항공기에 대해서도 EC 261/2004 규칙이 적용될 수 있는지가 먼저 검토되어야 하고, 이후 EC 261/2004 규칙상 연결항공(connecting flight)의 의미에 관한 구체적인 검토가 필요하다. 이하에서는 이 순서로 사안을 검토해 보고자 한다.

2. EC 261/2004 규칙의 적용범위와 역외적용

EC 261/2004 규칙의 일반적 적용범위에 대해서는 동 규칙 전문에 규정되어 있다. EC 261/2004 규칙 적용의 일반원칙들이라 할 수 있겠는데, 중요한 몇 가지를 살펴보면 아래와 같다.¹⁶⁾

우선 EU 공동체에 의한 본 규칙은 항공운송의 분야에 관한 여객의 광범위한 보호를 확보하는 것에 그 목적이 있다. 이로써 소비자보호 일반의 요청에 충분한 배려를 할 수 있도록 한다.¹⁷⁾

탑승거부, 운항취소, 운항지연은 항공여객에게 중대한 불편을 야기하므로, 이러한 불편함에 대한 완화·경감이 필요하다. 운항취소에 의해 항공여객에게 불

16) 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준”, 『항공우주정책·법학회지』 제29권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2014, 116-117면.

17) Regulation (EC) No 261/2004, Preamble, Art. (1).

편이 발생한 경우, 항공운송인은 출발시각 전, 여객에게 운항취소의 사실을 공지하고, 합리적인 재항로 설정의 기회를 제공하여, 여객의 원활한 일정 변경에 편의를 주어야 한다. 항공운송인이 여객에게 일정 변경의 기회를 제공하지 못한 경우에는 보상의무를 부담해야 한다. 다만 합리적인 모든 조치를 취했음에도 운항취소를 피할 수 없었던 경우에는 보상의무가 면제된다.¹⁸⁾

만약 항공운송인이 합리적인 모든 조치를 취했음에도 피할 수 없었던 특별한 사정에 의해 운항취소가 발생하였다면 해당 보상의무는 면제될 수 있다. 이는 구체적으로 ① 정치적으로 불안정한 경우, ② 항공운항에 심각한 영향을 미치는 기상변화가 있는 경우, ③ 항공보안상의 문제가 있는 경우, ④ 예상치 못한 안전 운항상의 문제가 발생하는 경우, ⑤ 항공운송인의 업무에 상당한 영향을 미치는 파업이 발생한 경우 등이다.¹⁹⁾

한편 EC 261/2004 규칙 적용의 실체규정은 동 규칙 제3조에서 상세하고 규정하고 있다. 이를 구체적으로 정리해보면, 다음과 같다.

첫째, EC 261/2004 규칙 제3조 제1항은 ① EU 회원국의 지역에 위치한 공항에서 출발하는 여객과 ② EU 역외 제3국의 지역에 위치한 공항에서 출발하여 EU 회원국 지역으로 도착하는 여객에게 적용됨을 원칙으로 한다. 다만 ②의 경우, 제3국에서 여객이 EU 역내에 등록된 항공운송인으로부터 보상과 지원절차를 받고 있는 경우에는 EC 261/2004 규칙의 적용은 제외된다.²⁰⁾

둘째, EC 261/2004 규칙 제3조 제2항은 EU 회원국 영역 내에 있는 공항에서 출발하는 여객은 해당 항공편 예약을 확인하고, 사전에 서면에 의해 항공운송인 등에 의해 통지되는 방법으로 또는 통지기간내(시간이 통지되지 않은 경우에는 출발예정시각의 45분전까지)에 출국수속(체크인)을 위해 도착한 경우에 적용된다고 규정한다.²¹⁾

18) Regulation (EC) No 261/2004, Preamble, Arts (2)-(3).

19) Regulation (EC) No 261/2004, Preamble, Art. (12)-(15).

20) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 3(1): "This Regulation shall apply: (a) to passengers departing from an airport located in the territory of a Member State to which the Treaty applies; (b) to passengers departing from an airport located in a third country to an airport situated in the territory of a Member State to which the Treaty applies, unless they received benefits or compensation and were given assistance in that third country, if the operating air carrier of the flight concerned is a Community carrier."

셋째, EC 261/2004 규칙 제3조 제3항은 일반 공중에게 직접적 또는 간접적으로 제공되지 않는 무료항공권이나 할인항공권을 이용한 여객에게는 적용되지 않음을 규정한다. 다만 이 경우에도 항공운송인 또는 관광사업자가 상업적 목적으로 제공하는 항공권에 해당한다면, EC 261/2004 규칙은 적용된다.²²⁾

넷째, EC 261/2004 규칙 제3조 제4항은 동 규칙이 오직 엔진 또는 동력설비를 갖춘 비행기(motorised fixed wing aircraft)에 탑승한 여객에 대해 적용됨을 규정한다.²³⁾

다섯째, EC 261/2004 규칙 제3조 제5항은, 동 규칙 제3조 제1항과 제2항은 항공여객운송사업을 영위하는 운송인에게도 적용됨을 밝히고 있다. 또한 여객과 특별한 계약관계가 없는 운송인이 동 규칙상의 의무를 부담하는 경우, 이는 해당 운송인이 여객을 위해 계약상의 의무를 부담하는 것으로 간주한다.²⁴⁾

여섯째, EC 261/2004 규칙 제3조 제6항은 동 규칙의 적용을 받는 여객은 EU Directive 90/314/EEC의 영향을 받지 않음을 선언한다. 또한 EC 261/2004 규칙은 패키지 여행이 결항으로 취소되는 사안에 대해서는 적용되지 않음을 밝히고 있다.²⁵⁾

-
- 21) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 3(2): “Paragraph 1 shall apply on the condition that passengers: (a) have a confirmed reservation on the flight concerned and, except in the case of cancellation referred to in Article 5, present themselves for check-in: as stipulated and at the time indicated in advance and in writing (including by electronic means) by the air carrier, the tour operator or an authorised travel agent, or, if no time is indicated, not later than 45 minutes before the published departure time; or ...”
- 22) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 3(3): “This Regulation shall not apply to passengers travelling free of charge or at a reduced fare not available directly or indirectly to the public. However, it shall apply to passengers having tickets issued under a frequent flyer programme or other commercial programme by an air carrier or tour operator.”
- 23) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 3(4): “This Regulation shall only apply to passengers transported by motorised fixed wing aircraft.”
- 24) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 3(5): “This Regulation shall apply to any operating air carrier providing transport to passengers covered by paragraphs 1 and 2. Where an operating air carrier which has no contract with the passenger performs obligations under this Regulation, it shall be regarded as doing so on behalf of the person having a contract with that passenger.”
- 25) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 3(6): “This Regulation shall not affect the rights of passengers under Directive 90/314/EEC. This Regulation shall not apply in cases

위 EC 261/2004 규칙의 적용범위는 EU 역내 적용과 역외 적용에 대한 일정한 지침을 제공하고 있는데, 중요한 규정으로는 규칙의 직접적용을 정하고 있는 제3조 제1항이다. EC 261/2004 규칙 제3조 제1항에서 정한 EU 역내외의 적용관계를 간략하게 표로 정리해 보면 다음과 같다.

〈표 2〉 EC 261/2004 규칙의 역내외 적용관계

	EU 역내 지역 등록 항공기	EU 역외 지역 등록 항공기
EU 역내 공항 출발 ↓ EU 역외 공항 도착 (또는 EU 역내 공항)	EC 261/2004 규칙 적용	EC 261/2004 규칙 적용
EU 역외 공항 출발 ↓ EU 역내 공항 도착	EC 261/2004 규칙 적용 다만 여객이 EU 역외의 제3국에서 편의나 보상·지원을 받고 있는 경우에는 적용되지 않음.	EC 261/2004 규칙 부적용

위 표2를 보면, EC 261/2004 규칙은 EU 회원국 지역에 위치한 공항에서 출발하는 경우, 원칙적으로 적용됨을 알 수 있다. 반대로 EU 역외 제3국에 위치한 공항에서 출발하여 EU 역내 지역의 공항에 도착하는 경우에도 EC 261/2004 규칙이 적용을 받는다.

중요한 점으로는 항공기의 국적에 관한 적용관계인데, EU 역외의 제3국에서 출발하더라도 도착지가 EU 역내이며, EU에 등록된 항공기(EU적 항공기)의 경우에는 EC 261/2004 규칙의 적용을 받는다는 점이다. 이 보다 더 독특한 점으로는, EU 역외 지역, 즉 제3국에서 등록된 항공기(제3국적 항공기)의 경우에도 EU 역내에서 출발하는 경우에 한하여, EC 261/2004 규칙의 적용을 받게 된다는 점이다. 만약 우리나라 국적기인 대한항공의 항공기가 독일 베를린 공항에서 출발하여 한국의 인천공항으로 들어온다면, 해당 항공기에 탑승한 여객들은 국적을 불문하고 EC 261/2004 규칙의 적용을 받을 가능성이 있다는 것이다.

where a package tour is cancelled for reasons other than cancellation of the flight.”

본 사안에서 원고는 독일 베를린(EU 역내)에서 피고의 항공기(EU 역외 제3국적 항공기)에 탑승하여 출발한 후, 환승지인 모로코 카사블랑카(EU 역외)에서 피고의 다른 항공기(EU 역외 제3국적 항공기)로 환승한 다음, 최종 목적지인 모로코 아가디르(EU 역외)까지 가는 여정을 예약하였다.

항공기는 EU에 등록되지 않은 EU 역외 제3국적 항공기였으나, 출발지가 EU 역내이므로 원고는 EC 261/2004 규칙 제3조 제1항에 의해 동 규칙의 적용을 받게 된다. 그러나 문제는 EU 역외 지역인 환승지에서 도착지연으로 인해 예정 항공기를 탑승하지 못했고, 다른 제3국적 항공기를 탑승하여 최종 도착지에 도착하였다는 점이다. EU사법재판소는 이 경우에도 EC 261/2004 규칙이 적용된다고 밝혀, 동 규칙의 역외적용을 긍정하였다.²⁶⁾

특정국의 법률이 다른 국가에서 행하여진 행위에 대해서도 그것이 특정국에 영향을 미치는 경우에는 해당 특정국의 법률을 적용하여 관할권을 행사하는 것을 일반적으로 ‘역외적용’(extraterritorial application)이라 한다. 즉, X국에서 행해진 어떠한 행위에 대해 Y국의 법률이 적용되는 것으로, Y국에게 영향을 미칠 수 있는 경우를 한정하여 국제관계에서 이러한 적용이 인정될 때가 있다.

이와 관련해서는 ‘국제사법상설재판소’(Permanent Court of International Justice, PCIJ, 1922년 창설)²⁷⁾ 1927년 *Louts*호 판결에서,²⁸⁾ 국가는 자국법의

26) Charlotte Thijssen & Dries Deschuttere, *op. cit.*, at 612.

27) 1922년 국제연맹의 창설과 함께 설립되었으나, UN의 설립과 함께 1945년 국제사법재판소(International Court of Justice, ICJ)로 재창립되었다.

28) *The Lotus Case (France vs. Turkey)* P.C.I.J. (1927), Ser. A, No. 10. 1926년 터키를 향해 항행 중이던 프랑스 국적의 선박 *Lotus*호는, ‘공해’(high sea)상에서 터키 국적의 선박 *Boz-Kourti*호와 충돌하였고, 이를 이유로 8명의 터키인이 사망하였다. *Lotus*호가 터키에 도착하자, 터키 당국은 *Lotus*호의 운항책임자였던 프랑스 국적의 *Demons*와 *Boz-kourti* 호의 선장을 체포하여, 형사재판에 회부하고 형을 선고하였다. 이에 프랑스 정부는 본 사건이 ‘공해’에서 발생하였으나, 선박의 기국주의를 근거로 들며 관할권이 프랑스에 있었음을 주장하며, *Demons*의 형사처벌에 항의하였다. 반면에 터키 정부는 국제법상 사법관할권에 대한 구체적인 금지 규정이 없으므로 국가의 재량으로 관할권을 자유롭게 행사할 수 있다고 주장하였다. 상설국제사법재판소(PCIJ)는 “국가 간의 상호 동의는 자유롭게, 그리고 자발적으로 이루어져야 한다”는 취지에서, 터키의 관할권 행사는 국제법상 금지된 것이 아니었으며 문제가 없다는 취지의 판결을 내렸다. 즉, ‘국제법상 금지되지 않으면 허용되는 것’이라는 *Lotus* 원칙을 제시하였다. 프랑스의 항변이 인정되기 위해서는, 형사재판 관할권 행사를 제한하는 국제적 선례나 원칙 등이 있어야 하는데, 그러한 관례가 없다는 것이었다(김영주, “우주자원의 법적 지위와 사적 소유”, 『경영법률』 제27집 제4호, 한국경영법률학

적용과 자국 법원의 관할권이 자국 영토 밖의 사람, 물건, 행위에 연장할 수는 없다는 취지의 일반적 금지가 국제법상 존재하지 않는다는 점에서 역외적용을 긍정한 바 있다.

그러나 일반적으로 역외적용은 국제법에 의하여 허용되는 지극히 예외적인 경우를 제외하고는 타국가의 영토에서 관할권을 행사할 수 없음이 원칙이다. 예를 들어, 미국 등의 일부 국가는 경제법(특히, 독점금지법)의 운용 과정에서, 외국 영토 내의 외국인들에게 우편으로 소환장을 발부하는 등 역외집행(extraterritorial enforcement)을 시도함으로써 당해 국가와 외교적 충돌을 빚고 있다.²⁹⁾

위의 *Louts*호 판결에서도 “국제법이 국가에게 부과한 첫 번째 가장 중요한 제한은 타국의 영토에서 해당 국가가 어떠한 형태로든 자국의 힘을 행사해서는 안 된다는 것이며, 이 점에 있어 관할권은 영토적이다”라고 하여, 역외적용의 무분별한 확대를 제한하고 있다.

역외적용의 국제적 문제는 해상운송 또는 항공운송에 문제가 많이 되고 있다. 조약 체제로 연결된 국가들에서 비조약 국가들이 그러한 운송관계에 관여하는 경우 해당 조약의 적용문제가 첨예하게 대립되기도 한다. ‘국제민간항공에 관한 협약’(Convention on International Civil Aviation, 시카고협약) 제1조는 “당사국은 당사국의 영공에 대한 완전하고 배타적인 사법권을 갖는다는 점을 인식한다”라고 규정하여, 역외적용이 적용되는 가능성을 차단하고 있다.

그러나 최근에는 국제거래의 급격한 확산으로 종종 영토주권이 제한되는 경우도 있다. 특히 항공운송 관계가 그러한 도전을 자주 받는 영역인데, 조약과 같은 국제규범의 경우에는 역외적용을 확산하고자 하는 움직임도 보이고 있다. 예를 들어, 온실가스 배출규제에 관한 ‘EU배출권거래제’(EU Emissions Trading System, 이하 ‘EU ETS’라 한다)는 역외적용을 명시하고 있어, 상당한 논란이 되고 있다.

EC 261/2004 규칙 제3조가 역외적용의 가능성을 담고 있는 규정이라고 한다면, 본 사안의 EU사법재판소는 이러한 가능성을 넘어 EC 261/2004 규칙의 역외적용을 명시적으로 인정하고 있는데, 역외입법관할과 역외집행관할이 국제법상 원칙적으로 금지되어 있다는 점에서 과연 EU사법재판소의 해석론이 얼마나 통

회, 2017, 406면, 주131).

29) 김대순, 『국제법론』, 제20판, 2019, 455면.

용될 수 있을지는 의문이다.

본 *Wegener* 판결과 유사한 상황을 생각해 보자. 대한민국 국적의 여객이 독일 베를린에서 대한항공의 항공기에 탑승하여 인천을 경유하여 부산까지 가는 연결운항을 예약하였다. 베를린에서 출발지연이 발생하여, 인천에서 도착지연되었다. 그리하여 인천에서 원래 예정된 항공기에 탑승하지 못했는데, 대한항공은 여객에게 자사의 항공기가 아닌 아시아나 항공의 대체항공편을 제공해 주었다. 여객은 아시아나 항공의 항공기에 탑승하여 부산에 도착하였는데, 4시간 정도 연착되었다.

대한항공과 아시아나 항공 모두 EU 역외 지역의 제3국적 항공기이며, 여객도 한국 국적이다. 이 노선의 예약 자체도 한국에서 이루어졌다. 즉, 출발지만이 EU 역내에 해당되는 것인데, EU사법재판소의 판단대로라면, 해당 여객은 EC 261/2004 규칙에 근거하여 대한항공 또는 아시아나 항공을 상대로 보상청구를 할 수 있게 된다는 논리이다.

만약 여객이 한국 법원에 소를 제기한 경우, 계약 이행의 밀접한 당사자와 관련지 등이 대부분 한국임에도 불구하고, 또 당사자들의 특약도 없는 상황에서, 법원은 EC 261/2004 규칙을 대한민국 국적의 당사자들에게 저항 없이 적용할 수 있을까? 아니면 여객이 독일 법원에 소를 제기한 경우에는 어떻게 될 것인가? 관할권 부존재를 이유로 청구를 기각할 수도 있고, EC 261/2004 규칙과 관련한 해석 판단을 이유로 EU사법재판소로 선결 판단을 상정할 수도 있다.

매우 복잡한 문제들이기는 하나 어느 뚜렷한 해석을 제시하기가 힘들 것 같은데, 사법권 침해에 직결되는 역외적용의 문제라면 더더욱 그러할 것이다.

3. EC 261/2004 규칙상 연결운항의 의미

본 사안의 본질적인 문제는 적용범위와 관련한 역외적용이기는 하나, 그러한 쟁점이 발생하게 된 것은 운항지연이라는 원인이 있었기 때문이다. 베를린에서의 출발지연으로 인해 연결운항 전체에 연쇄적인 영향을 미쳐, 원고는 카사블랑카에서 연결항공편에 탑승할 수 없었던 것이다. 다만 앞서 언급한 바와 같이, 원고가 카사블랑카에 연착한 것인지는 판결문상 명확하지 않다. 근소한 차이로 도

착지연이 발생했을 수도 있고 아니면 베를린에서의 출발지연을 통보받은 피고 항공사가 다른 여객에게 원고의 좌석을 부여한 것일 수도 있다.

그러나 분명한 것은 출발지연으로 인해 최종적인 도착지연이 발생하였다는 인과관계는 확실하다. 따라서 본 사안에서는 역외적용 논점 이외에, 연결운항을 어떻게 이해해야 하는지가 중요한 문제가 되고 있다.

운항지연과 관련해서는 EC 261/2004 규칙상 복잡한 보상기준이 정해져 있는데, 이를 먼저 일괄하여 살펴보고 사안을 검토해 보도록 한다. EC 261/2004 규칙 EC 261/2004 규칙 제1조 제1항은 동 규칙의 보호법익의 목적을 규정하고 있는데, 그 주요한 유형으로는 ① 탑승거부(denied boarding), ② 운항지연(delay of flight), ③ 운항취소(cancellation of flight)와 같은 3가지 유형에 대한 항공여객의 보상기준과 체계이다.³⁰⁾

탑승거부와 운항취소에 대해서는 EC 261/2004 규칙 제2조에서 구체적인 정의 조항을 두고 있음에 반하여, 운항지연에 관하여는 명문의 정의규정이 없다.³¹⁾ 또한 탑승거부와 운항취소는 EC 261/2004 규칙상 금전보상의 대상이 되고 있으나, 운항지연은 동 규칙상 항공서비스지원절차의 대상이 될 뿐이다.

운항지연에 관한 여객의 보상기준에 대해서는 EC 261/2004 규칙 제6조에서 규정하고 있다. EC 261/2004 규칙 제6조는 항공기 지연과 관련하여, 비행거리에 따른 보상체계를 다음과 같이 나눈다.³²⁾

① 1500km 또는 그 이내의 비행거리에서 ‘2시간 또는 그 이상’ 지연된 경우, 보상지원절차를 받을 수 있다. ② 1500km를 초과하는 EU 역내 노선 및 1500km 초과하고 3500km 이내의 비행거리에서, ‘3시간 또는 그 이상’ 지연된 경우, 보상지원절차가 가능하다. ③ 그 밖의 비행거리에서 ‘4시간 또는 그 이상’ 지연된 경우, 보상지원절차가 가능하다.

이처럼 EC 261/2004 규칙 제6조는 지연의 기준을 시간적 장단에 따라 분류할 뿐, 지연의 유형과 관련하여서는 명확하게 규정하지 않고 있다. 엄밀하게 해석

30) Arnold Kinga, “Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights”, *Air and Space Law*, Vol. 32, Issue 2, 2007, at 94.

31) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 1(1): “This Regulation establishes, under the conditions specified herein, minimum rights for passengers when: (a) they are *denied boarding against their will*; (b) their flight is *cancelled*; (c) their flight is *delayed*.”

32) 서지민, 앞의 논문, 221-222면.

하면, 운항지연이란 예정된 출발시각 이후의 시각에 항공기가 출발하는 경우를 말하므로, 실제 출발시각이 예정 출발시각 이후로 지연된 경우만을 의미하는 것으로 볼 수 있다.³³⁾ EC 261/2004 규칙이 탑승거부와 운항취소를 운항지연과는 달리 규정하고 있는 것은 몇 가지의 입법적 이유에서 비롯되고 있는데, 운항지연이라는 상황의 빈발성과 경중 또는 보상의 규모에서 큰 차이가 발생하기 때문으로 보인다.

본 사안에서 원고는 출발지연으로 인해 환승지에서 연결항공편에 탑승하지 못하였다. 운항지연으로 인한 연결항공편의 탑승불가 사정이 발생한 것인데, 기존의 EU사법재판소 판례는 연결운항을 하나의 항공편으로 보고, 운항지연의 경우에도 여객의 금전보상청구를 인정해 주고 있는 경향이다. 2009년의 *Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH and Böck and Lepuschitz v. Air France*³⁴⁾ 판결(이하 ‘*Sturgeon* 판결’)에서는 ‘3시간 이상’의 운항지연이 발생한 경우, 여객에게 보상 청구권이 발생한다고 판단하고 있고, 2012년의 *Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson v. Deutsche Lufthansa AG*³⁵⁾ 판결(이하 ‘*Nelson* 판결’)의 경우에도 동일한 취지로 운항지연에 관한 보상청구권을 인정하고 있다.³⁶⁾

또한 2013년의 *Folkerts* 판결에서도 3시간 이상의 도착지연 범리가 그대로 관찰되었다. *Folkerts* 판결은 *Wegener* 판결과 사실관계가 유사하다는 측면에서, 본 *Wegener* 판결의 분석에 매우 중요한 선례이다. *Folkerts* 사건에서는 출발지에서 운항지연이 발생하였고, 여객은 예정된 연결항공편에 모두 탑승하지 못하였다. 결국 목적지에 도착한 시각은 예정시각으로부터 11시간 지연이 발생한 상황이었다. 기존의 EU사법재판소 판단에 따르면, 운항지연도 금전보상청구의 대상이 된다는 점을 이해할 수 있으나,³⁷⁾ 문제는 운항지연의 범위를 어떻게 볼 것인가라는 점이였다.

Folkerts 사건에서는 출발지에서부터 운항지연이 발생하였다. 출발지연은 당초 예정시각에 비해 2시간 30분이었고, 이 때문에, 여객은 연결항공편을 모두 놓

33) Francesco Rossi Dal Pozzo, *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*, Springer, 2015, at 165.

34) [2009] ECLI:EU:C:2009:716, Cases C-402/07 and C-432/07.

35) [2012] ECLI:EU:C:2012:657, Case C-581/10.

36) 이 판례들에 관한 소개로는 이창재, 앞의 논문, 256-259면 참조.

37) *Folkerts* 판결의 해석론적 비판으로는 서지민, 앞의 논문, 226-229면 참조.

치게 된다. 결국 최종 목적지에서의 지연은 본래 예정한 시각보다 총 11시간이 나 지연에 이르게 된 것이다. 여기서 만약 출발지연을 운항지연의 기준으로 보면, 여객의 보상청구권은 인정되지 않을 가능성이 크지만, 도착지연을 운항지연의 기준으로 보게 되면, 보상청구권이 인정될 가능성이 크다는 것이었다. 결국 *Folkerts* 판결에서의 핵심은 운항지연의 범위의 판단기준에 있었다.

EU사법재판소는 운항지연을 출발지연과 도착지연의 두 가지로 구분하고, EC 261/2004 규칙상 보상청구의 근거가 되는 것은 출발지연이 아닌 도착예정시각을 기준으로 전체적인 총합의 지연시간이라는 점을 명시하였다. 따라서 환승노선이 포함된 연결운항의 경우에는 도착지에서의 총 지연시간을 기준으로 그 보상의 가부를 정하겠다는 것이다.³⁸⁾

이러한 *Folkerts* 판결에서의 법리는 *Wegener* 판결에서도 그대로 답습되고 있다. 연결운항이 수개의 개별 운항노선으로 분리된다 하더라도 보상기준을 정하기 위해서는 연결운항 자체를 하나의 운송으로 파악해야 한다는 것이다. 이는 여객의 권리보호를 매우 강화하고자 하는 입장이라 볼 수 있다.

그러나 *Wegener* 판결이 *Folkerts* 판결과는 다르다는 점을 주의해야 한다. *Folkerts* 판결은 EU 역내(프랑스, 파리)에서 연결운항의 환승이 이루어지고 있고, *Wegener* 판결에서는 EU 역외(모로코, 카사블랑카)에서 환승이 이루어졌다는 점이다. 즉, 두 사안의 사실관계가 완전히 일치할 수 없으므로, 이를 극복하기 위해 본 사안에서는 EC 261/2004 규칙의 역외적용을 시사한 것은 아닐까 생각한다.

IV. 맺음말

이상 본 논문에서는 2018년의 EU사법재판소의 *Wegener* 판결을 검토해 보았

38) 운항지연에서 도착시각의 의미에 관해 보다 상세한 문헌으로는 서지민, “항공여객운송에서의 지연보상과 도착시각의 의미 - EU 사법재판소 2014. 9. 14. 판결을 중심으로”, 『항공우주정책·법학회지』 제33권 2호, 한국항공우주정책·법학회, 2018, 267-290면 참조.

다. 본 판결은 운항지연의 경우에도 보상청구권의 성립을 인정하였다는 점에서, 기존의 *Sturgeon* 판결, *Nelson* 판결, *Folkerts* 판결의 법리를 유지·재확인하였다는 취지가 있다.

그러나 *Sturgeon* 판결 등에서 제시된 ‘3시간 이상 지연’에 관한 보상청구권 성립에 관한 문제는 별론으로 하더라도, *Wegener* 판결은 다음과 같은 해석상 문제가 있다.

EC 261/2004 규칙의 역외적용을 명시적으로 인정했다는 점이다. 역외적용은 주로 경쟁제한과 관련한 경제법에서 예외적으로 이루어지고 있었다. 그러나 그마저도 사법권 내지는 영토주권의 침해라는 문제를 야기하므로 상당한 비판을 받고 있는 것이 현실이다. 후자는 국제법의 원칙을 무시한 강대국의 ‘정책’일 뿐이라는 비판을 제기하기도 한다.

법률은 본래 자국의 영토 내에 소재하는 자에 한하여 또한 자국의 영토 내에서 발생한 행위에 한하여 적용되는 것이 원칙이다. 다만 기업활동의 글로벌화에 따라 자국의 영토 이외에서 이루어지는 ‘반경쟁적 행위’가 자국시장에 영향을 미치는 일이 발생하는 경우에, 이러한 문제를 제한하기 위하여 역외적용의 필요성이 나타난 것이다.

다시 말하면, EU사법재판소가 EC 261/2004 규칙의 역외적용을 적극적으로 인정하기 위해서는 EU 역외의 제3국에서 발생한 행위가 반경쟁적 행위가 되어 EU 운송법 체제와 EU 운송업계에 심각한 영향을 미쳐야 하며, 이것은 구체적인 입증은 전제로 하고 있어야 한다. *Wegener* 판결에서 모로코 카사블랑카에서 환승노선에 탑승하지 못한 여객은 피고항공사의 다른 항공기에 의해 4시간 연착하여 아디가르에 도착하였다. 이 상황이 EU의 항공여객운송법 체제와 운송업계에 반경쟁적 영향을 미칠 수 있을까? 그리고 이를 입증할 수 있을까? 쉽게 이해하기 힘들다.

Wegener 판결에서 EU사법재판소는 *Folkerts* 판결을 인용하며, 그 취지를 존중하고 있는데, 다시 말하지만, *Folkerts* 판결과 *Wegener* 판결은 사실관계가 본질적으로 다르다. *Folkerts* 판결에서는 환승지가 프랑스 파리의 EU 역내 지역이었고, *Wegener* 판결은 환승지가 모로코 카사블랑카로서 EU 역외 지역이었다. 또한 *Folkerts* 판결에서는 여객이 탑승한 항공사가 EU에 등록된 ‘EU적 항공기’

였고, *Wegener* 판결에서는 EU 역외 지역에서 등록된 ‘제3국적 항공기’였다.

EC 261/2004 규칙 제3조 제1항의 적용범위를 최대한 넓게 해석한다 하더라도, 카사블랑카에서 아디가르까지의 항공편이 EU 역외 출발에서 EU 역외 도착이라는 사실은 극복하기 힘들다. EU사법재판소는 이를 극복하기 위해 연결운항은 환승노선을 모두 포함하여 전체적인 하나의 운항으로 보아야 한다고 설명하고 있으나, 그것은 *Folkerts* 사안에서나 적용되는 것일 것이다.

국제항공운송에서는 전통적으로 ‘항공기는 원칙적으로 등록국의 배타적 관할권에 복종한다’라는 점이 중시된다. 동일한 공항을 출발한다고 하더라도, 등록국이 다른 항공기들이라면, 예컨대 A국적의 항공기와 B국적의 항공기는 각각의 보상규정과 책임유무가 개별적으로 형성되어 있다고 보는 것이 일반적인 시각일 것이다. EU 체제가 항공기의 ‘국적주의’가 아닌 ‘발지주의’를 채택하고, 나아가 역외적용마저 인정해 버린다면, 항공기의 국적주의를 채택한 EU 역외의 다른 국가들의 법률은 어떻게 되는 것인가? 제3국이 항공기 발지주의를 채택한다고 보증할 수 있는가? 이는 법제간의 충돌을 넘어 외교 분쟁의 씨앗이 될 수 있다. 이러한 점에서 *Wegener* 판결은 다소 아쉬움이 남는 판결이라고 생각한다.

참고문헌

- 김대순, 『국제법론』, 제20판, 2019.
- 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준”, 『항공우주정책·법학회지』 제29권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2014.
- 김영주, “우주자원의 법적 지위와 사적 소유”, 『경영법률』 제27집 제4호, 한국경영법률학회, 2017.
- 서지민, “항공여객운송에서 운항지연의 범위와 보상청구권 - 2013년 EU사법재판소 *Air France SA v. Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts* 판결을 중심으로”, 『항공우주정책·법학회지』 제34권 2호, 한국항공우주정책·법학회, 2019.
- 서지민, “항공여객운송에서의 지연보상과 도착시각의 의미 - EU 사법재판소 2014. 9. 14. 판결(ECLI:EU:C:2014:2141)을 중심으로”, 『항공우주정책·법학회지』 제33권 2호, 한국항공우주정책·법학회, 2018.
- 이창재, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권 - EU 및 프랑스 판례를 중심으로”, 『항공우주정책·법학회지』 제30권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2015.
- 최준선, 『보험·해상·항공운송법』, 제9판, 삼성사, 2015.
- Paul Stephen Dempsey, *European Aviation Law*, Kluwer Law International, 2004.
- Andrew Harrington, “EC 261/2004 and European Commission Reform: A Long and Winding Road to Clarification”, *German Journal of Air and Space Law*, Vol. 62, Issue 4, 2013.
- Arnold Kinga, “Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights”, *Air and Space Law*, Vol. 32, Issue 2, 2007.
- Francesco Rossi Dal Pozzo, *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*, Springer, 2015.
- Charlotte Thijssen and Dries Deschuttere, “CJEU Extraterritorial Airways: A Critical Analysis of the Judgment of the Court of Justice of the European Union in the *Wegener Case*,” *Air and Space Law*, Vol. 43, Issue 6, 2018.

초 록

본 논문에서는 2018년의 EU사법재판소의 *Wegener* 판결을 검토해 보았다. 본 판결은 운항지역의 경우에도 보상청구권의 성립을 인정하였다는 점에서, 기존의 *Sturgeon* 판결, *Nelson* 판결, *Folkerts* 판결의 법리를 유지·재확인하였다는 취지가 있다. 그러나 *Wegener* 판결은 다음과 같은 해석상 문제가 있다.

바로 EC 261/2004 규칙의 역외적용을 명시적으로 인정했다는 점이다. 역외적용은 주로 경쟁제한과 관련한 경제법에서 예외적으로 이루어지고 있었다. 그러나 그마저도 사법권 내지는 영토주권의 침해라는 문제를 야기하므로 상당한 비판을 받고 있는 것이 현실이다.

EU사법재판소가 EC 261/2004 규칙의 역외적용을 적극적으로 인정하기 위해서는 EU 역외의 제3국에서 발생한 행위가 반경쟁적 행위가 되어 EU 운송법 체제와 EU 운송업계에 심각한 영향을 미쳐야 하며, 이것은 구체적인 입증을 전제로 하고 있어야 한다. *Wegener* 판결에서 모로코 카사블랑카에서 환승노선에 탑승하지 못한 여객은 피고항공사의 다른 항공기에 의해 4시간 연착하여 아디가르에 도착하였다. 이 상황이 EU의 항공여객운송법 체제와 운송업계에 반경쟁적 영향을 미칠 수 있을지가 의문이다.

Wegener 판결에서 EU사법재판소는 *Folkerts* 판결을 인용하며, 그 취지를 존중하고 있는데, *Folkerts* 판결과 *Wegener* 판결은 사실관계가 본질적으로 다르다. *Folkerts* 판결에서는 환승지가 프랑스 파리의 EU 역내 지역이었고, *Wegener* 판결은 환승지가 모로코 카사블랑카로서 EU 역외 지역이었다. 또한 *Folkerts* 판결에서는 여객이 탑승한 항공사가 EU에 등록된 ‘EU적 항공기’였고, *Wegener* 판결에서는 EU 역외 지역에서 등록된 ‘제3국적 항공기’였다.

EC 261/2004 규칙 제3조 제1항의 적용범위를 최대한 넓게 해석한다 하더라도, 카사블랑카에서 아디가르까지의 항공편이 EU 역외 출발에서 EU 역외 도착이라는 사실은 극복하기 힘들다. EU사법재판소는 이를 극복하기 위해 연결운항은 환승노선을 모두 포함하여 전체적인 하나의 운항으로 보아야 한다고 설명하고 있으나, 그것은 *Folkerts* 사안에서나 적용되는 것일 것이다.

국제항공운송에서는 전통적으로 ‘항공기는 원칙적으로 등록국의 배타적 관할

권에 복종한다'라는 점이 중시된다. 동일한 공항을 출발한다고 하더라도, 등록국이 다른 항공기들이라면, 예컨대 A국적의 항공기와 B국적의 항공기는 각각의 보상규정과 책임유무가 개별적으로 형성되어 있다고 보는 것이 일반적인 시각일 것이다. EU 체제가 항공기의 '국적주의'가 아닌 '발지주의'를 채택하고, 나아가 역외적용마저 인정해 버린다면, 항공기의 국적주의를 채택한 EU 역외의 다른 국가들의 법률은 어떻게 되는 것인가? 제3국이 항공기 발지주의를 채택한다고 보증할 수 있는가? 이는 법제간의 충돌을 넘어 외교 분쟁의 씨앗이 될 수 있다. 이러한 점에서 *Wegener* 판결은 다소 아쉬움이 남는 판결이라고 생각한다.

주제어 : 항공여객운송, EC 261/2004 규칙, EU사법재판소, 역외적용, 연결운항, 운항지연, 항공기 연착, 항공여객보상, 금전보상청구권

Abstract

The Definition of Connecting Flight and Extraterritorial Application of Regulation (EC) No 261/2004: A Case Comment on *Claudia Wegener v. Royal Air Maroc SA* [2018] Case C-537/17

Ji-Min Sur*

This paper reviews the EU Case, *Claudia Wegener v. Royal Air Maroc SA* [2018] ECLI:EU:C:2018:361, Case C-537/17. It analyzes some issues as to *Wegener* case by examining EU Regulations and practical point of views.

Article 3(1)(a) of Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, entitled *scope*, provides: “this Regulation shall apply: (a) to passengers departing from an airport located in the territory of a Member State to which the Treaty applies; (b) to passengers departing from an airport located in a third country to an airport situated in the territory of a Member State to which the Treaty applies, unless they received benefits or compensation and were given assistance in that third country, if the operating air carrier of the flight concerned is a Community carrier.”

ECJ held that must be interpreted as meaning that Regulation (EC) No 261/2004 applies to a passenger transport effected under a single booking and comprising, between its departure from an airport situated in the territory of a Member State and its arrival at an airport situated in the territory of a third State, a scheduled stopover outside the European Union with a change of aircraft.

According to the Court, it is apparent from the regulation and case-law that when, as in the present case, two (or more) flights are booked as a single unit,

* Assistant Professor, Department of International Trade in Pusan National University.

those flights constitute a whole for the purposes of the right to compensation for passengers. Those flights must therefore be considered as one and the same *connecting flight*.

Key Words : Carriage of Passengers by Air, Regulation (EC) No 261/2004, Court of Justice of the European Union, Extraterritorial Application, Connecting Flight, Delay of Flight, Compensation for Passengers